TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

NUMER ZAWIERA: „Kto w łapę—Kto po łapie..?“, „Zakazana droga“, „Finansjery Niemiec“, „Kto winien śmierci Szałasa?“. „Lotnictwo w Niemczech“, „Międzynarodowy raid awionetek“, „Rekordy szybkości, a technika budowy wozów wyścigowych“, „Ford w Sowietach“, „Drogi rozwoju przemysłu samochodowego w U.S.A.“, Kronika lotnicza i t. d.

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 20 sierpień 1929 r. Nr. 34 (62).

KTO MA DOSTAĆ PO ŁAPACH,

a kto dostał w łapę...?

(Co pisze „Fordzista“ i jak reaguje gratisowy czytelnik).

Od p. inż. W. Borańskiego z Górnego Śląska otrzymaliśmy list-artykuł — drukujemy go bez zmian. Czy jest ciekawy — Czytelnicy sami potrafią osądzić.

Red.

Po raz pierwszy miałem w ręku pismo, które z „prawdziwą przyjemnością“ czytałem. Pismo-nie-pismo, mianuje się dwutygodnikiem, a jeśli w rzeczywistości jest organem „Tysięcy fordzistów polskich“, to zaiste smutna rzecz, ale konkluzja: tak znów wielkim — ! — nie można orzec, iż jest ich tak wiele „t y s i ę c y“. Od dwu lat Fordów prawie na rynku samochodowym nie widać, a stare niedobitki o wzorze przedpotopowym nie można zaliczyć do kategorji bojowych. Ten zaś, co ma kupić auto, zapewne nie czeka wyłącznie, aż Ford Co. wejdzie na rynek. Dalej to mam nadzieję, i to pewnikiem zapewne jest, że nie czytają go; — chyba darmo, bo i mnie nadesłano „organ“ gratis — mianując okazowym.

Świetny „okaz“. Dawno już u nas brakuje humorystycznego tygodnika; minęły dobre czasy satyry: *Szczutka*, *Cyrulika*, *Muchy* etc., zresztą — wyczerpał się dowcip. Polityka nas nie bawi. Więc teraz mamy humor w specjalnej dziedzinie. Żyjemy wszak w XX wieku, wszystko się znudzi. Postęp na całego! Zakładamy też pisma *samochodowo-humorystyczne.* Omawiamy w nich „na poważnie“. Przekręcamy, kto tylko co w Polsce w tej dziedzinie — samochodowej — ośmielił się powiedzieć i kołujemy, naturalnie za pieniądze zamorskie, biednych gratisowych czytelników.

Jeśliby czytał „Fordzistę“ człowiek chory, nadający się lub wypuszczony z domu warjatów, możeby mu spodobała się ta niebieska literatura.

Autorzy piśmidła ujadają, gdzie mogą, i starają się przypodobać na dwa fronty: pierwszy front to ten, co daje (zapewne płaci w efektywnych dol.), a drugi p o s z u k i w a n y, który może coś da. Z tym drugim gorzej.

Rozumiem pismo samochodowe o wyraźnej tendencji proklamowania marki tej, która płaci; można je nazwać: Fordzistą, Chevrolecistą czy inaczej, ale biada, skoro pismo takie zaczyna małpować — krzycząc na wstępie:

— *Wydawnictwo zupełnie niezależne, nie mające żadnej styczności...,*

a parę wierszy dalej „uszczęśliwia“ ludzkość słowami jakiegoś zamorskiego Ch. Serensona.

Może omówimy pokrótce ostatni numer niebieskiej litaratury.

Na wstępie „Fordzista“ pisze:

„W poniedziałek, dnia 5 sierpnia 1929 r.. przybyli do Warszawy najwybitniejsi przedstawiciele Ford Motor Co., a więc: przedewszystkiem p. Serenson, generalny dyrektor wszystkich przedsiębiorstw Forda na całym świecie, właściwie jest to *„sam Ford“*; p. Rockelman generalny dyrektor sprzedaży Ford Motor Co; p. Persival Perry — generalny dyrektor Ford Motor Co na Europę, stale rezydujący w Londynie; wreszcie znany już czytelnikom „Fordzisty“ p. Carlson, dyrektor niemieckiej Ford Motor Co w Berlinie. Wybitnym przedstawicielom Ford Motor Co towarzyszył inspektor p. Dropiński, *jedna z najmilszych postaci w świecie fordowskim*“.

Ciekawa rzecz, dlaczego berliński p. Carlson, tak dobrze znany czytelnikom, czem się przysłużył polskiemu rozwojowi automobilzmu. A p. Drapiński *„jedna z najmilszych postaci“* — dla kogo? — cóż to znowu za św. Krzysztof?..

„Natychmiast po przybyciu do Warszawy — redakcja „Fordzisty“ zwróciła się do naczelnego dyrektora wszystkich przedsiębiorstw Forda na całym świecie, p. Charlesa Serensona, z prośbą o poinformowanie jej Czytelników na temat budowy zakładów Forda w Polsce.

„Trzeba przedewszystkiem wiedzieć, *kim jest dyr. Ch. Serenson.* Jest on, w przenośni mówiąc, *„samym Fordem“*, t. j. sprawującym właściwą władzę we wszystkich przedsiębiorstwach Ford Motor Co. na całym świecie. Ma — jak mówią — *największą gażę na świecie.* Miesięcznie dochody jego sięgają *zawrotnej sumy 300.000 dolarów.* t. j. 2.700.000 złotych, a zatem dziennie — przeszło 90.000 zł.

Jest to zatem osoba autorytatywna. Co mówi — jest rzeczą pewną.

Tak pisze dalej „Fordzista“.

Znów mowa o Ch. Serensonie. Czym on zaimponował? Czy tym, że dziennie zarabia przeszło 90.000 zł., że węszy rynek polski, ażeby wyciągnąć drugie 90.000 — zabijając do reszty nasz młody przemysł automobilowy...

„Dyr. Ch. Serenson, przyjmując nas, wyraził, przedewszystkiem, *zadowolenie z faktu istnienia „Fordzisty“*, co było dla niego miłą niespodzianką. Wypytywał nas szczegółowo o rozwój pisma, nie szczędząc wyrażeń malujących jego sympatję dla Czytelników“.

Końby się uśmiał z podanego powyżej zdania. P. Ch. Serenson — wyraził zadowolenie... — A czy p. Ser. czytał „Fordzistę“, czy też uwierzył żółtemu nagłówkowi: „Organ tysięcy fordzistów polskich“ (!). Ciekawa rzecz, jak p. Ser., wyrażeniami, malował swoją sympatję?

„— W jakim stanie znajduje się w tej chwili sprawa budowy zakładów Forda w Polsce? — zapytaliśmy, przedewszystkiem.

— *Cieszcie się* — mówi dyr. Ch. Serenson — bo zakłady Forda w Polsce to *już kwestja dni.* Właśnie przyjechaliśmy w tej sprawie, aby rzecz już postanowioną przyoblec w pewne formy konkretne.

— Budujemy wóz — mówił dalej dyr. Ch. Serenson — ostatnie słowo techniki. Budujemy wóz na najbardziej ciężkie i przykre drogi. *Wozy, które będziemy produkowali u Was, są jakby specjalnie przystosowane do warunków polskich...*

„Cieszcie się“ — mówi dyr. Ch. Ser. — Alez do kogo p. S. mówił? *Kto ma się cieszyć?*— Zapewne „wydawcy“ „Fordzisty“, ale nie domniemani czytelnicy jego. Zaręczam, że na wręczeniu przez pocztyljona — „czytelnikowi“ — jednego więcej, czy jednego mniej niebieskiego dwutygodnika absolutnie nie zależy.

„Wozy, które będziemy produkowali...“

Tak, tak — „są jakby specjalnie przystosowane do warunków polskich“ — naturalnie...

będą kalkulowane w dolarach, a sprzedawane za złote polskie!

P. Serensonowi również jest obojętne, czy będą to złote polskie, czy czerwońce sowieckie, bo, jak pisze „Fordzista“, to:

„W dn. 7 sierpnia r. b. o godz. 8 m. 30 pp. Serenson, Reckelman, Persival-Perry i Carlson opuścili Warszawę, udając się do Moskwy.

Pobyt ich w Sowietach związany jest ze sprawą budowy tam zakładów, któreby produkowały wozy Forda. W dn. 9 b. m. panowie ci opuszczają Moskwę i udają się do Niżnego Nowgorodu, gdzie rząd sowiecki buduje fabrykę samochodów Forda, a stamtąd wracają do Moskwy, poczem w dn. 12 będą w Leningradzie, skąd w dn. 14 wyruszają do Helsingforsu, gdzie właśnie odbywać się będzie posiedzenie Rady Nadzorczej tamtejszej Ford Motor Co. W dn. 15 będą w Stockholmie, gdzie 16 odbędzie się również posiedzenie Rady Nadzorczej tamtejszej Ford Motor Co. 18 i 19 będą w Kopenhadze również na posiedzeniu Rady Nadzorczej. 20 będą w Berlinie, a stąd samochodem pojadą do Paryża. W Paryżu, w dn. 26 b. m. będą obecni na posiedzeniu Rady Nadzorczej francuskiego Towarzystwa Ford Motor Co., poczem jadą do Londynu, skąd w dn. 30 b. m. *p. Serenson odpłynie do Ameryki*“.

P. Sorenson jedzie do Sowietów. Pięknie. Niech jedzie i nie wraca. — Pan Serenson szuka byznesu. P. Serenson jest Amerykaninem, dla niego jest obojętne, gdzieby go nie zrobił. Ale dlaczego domniemani polscy czytelnicy „Fordzisty“ zaliczeni są do rodziny międzynarodowej, dlaczego mają się cieszyć posunięciami panów Sorensonów i powstaniem zakładów Forda w Polsce? — Czy będą otrzymywać nowe wozy darmo!?

Dlaczego cieszą się „wydawcy“ „Fordzisty“, rozumiem, i według tych samych słów, jakie oni piszą do G. M. C., na stronicy drugiej tegoż numeru, że: należy za złą redakcję *dać po łapach, redaktorom nowego czasopisma „Motor“* — na tę samą modłę zapytam:

— A ile redaktorzy i „wydawcy“ niebieskiego pisma — dostali w łapę!?

inż. W. Borański

Pomysłowe ostrzeżenia

Na granicach większości miast i miasteczek Stanów Zjednoczonych, umieszczono olbrzymie afisze, na których widnieje wydrukowany wielkiemi głoskami napis następujący:

„Jadąc ostrożnie, poznacie nasze miasto,
Jadąc zbyt szybko, poznacie nasze więzienie“

Bo też istotnie, na podstawie praw, świeżo uchwalonych, w większości stanów, władze miejscowe mogą skazywać doraźnie na więzienie kierowców, przejeżdżających, przez miasto lub inne skupienia ludzkie z szybkością, przewyższającą ustanowioną normę szesnastu kilometrów na godzinę.

Afisze powyższe osiągnęły podobno skutek bardzo dobry.

Rekordy amerykańskiej produkcji samochodowej.

Według oficjalnych sprawozdań w maju b. r. Stany Zjednoczone wyprodukowały 624000 pojazdów silnikowych, czyli niewiele mniej niż w kwietniu, który był rekordowym miesiącem produkcji samochodów na rynku światowym, a w ciągu którego wyprodukowano 662557 pojazdów silnikowych. W maju r. u. było wyprodukowane 459725 pojazdów. Całkowita produkcja za pierwsze 5 miesięcy b. r. wynosi 2832251, czyli prawie o miljon pojazdów więcej niż to miało miejsce za ten sam okres w r. ub., gdy statystyka oficjalna podała 1901314 pojazdów. W maju wzrosła znacznie produkcja fabryk Ford i Chevrolet. Ford wypuścił w tym miesiącu 200903 maszyny, — Chevrolet 160895, co stanowi rekord w produkcji tej fabryki.

1,100 + 45,955.

Sprawozdanie roczne policji nowojorskiej stwierdza, że w ciągu roku ubiegłego w samym tylko Nowym Jorku auta zabiły 1,100 osób, poraniły zaś 45,955.

Czy potrzebna jest wobec tego wojna.

Drogi rozwoju samochodowego w U. S. A.

Stany Zjednoczone są jedynym krajem świata, który dzięki sprzyjającym warunkom gospodarczym, posiada dziś tak rozwinięty automobilizm, że zgodnie z oficjalnemi statystykami jeden samochód przypada na 5 mieszkańców. Mimo jednak zdobycia tego rekordu, który dla krajów Europy jeszcze przez długie lata nie będzie prawdopodobnie do osiągnięcia, przemysł samochodowy Stanów Zjednoczonych nie odczuwa zastoju, ani nawet pewnego zacięcia sprzedaży. Wprost przeciwnie, *fabryki samochodów nie mogą podążyć za zwiększającą się z dnia na dzień falą zamówień*, chociaż ilość wyprodukowanych wozów wzrasta w tempie przyspieszonem.

W roku 1928 Stany Zjednoczone wyprodukowały około 3,5 miljona samochodów, a rok 1929 ustanowi z pewnością nowy wspaniały rekord, gdyż według wszelkich przewidywań, oraz dotychczasowego tempa produkcji w pierwszem półroczu r. b., *Stany Zjednoczone rzucą na rynek przeszło 5 miljonów samochodów.*

Ten silny przyrost produkcji największego w świecie wytwórcy samochodów — Stanów Zjednoczonych — nie wiąże się bynajmniej, jak sądzą niektórzy, z akcją zdobywania nowych zamorskich rynków, przez przemysł amerykański. Podstawą rozwoju automobilizmu w Stanach jest tylko rynek wewnętrzny, którego pojemność wzrasta z roku na rok z zadziwiającą wprost szybkością. Dla zilustrowania powyższego przytoczymy kilka bardzo charakterystycznych danych cyfrowych: *w roku 1925 ogólna ilość wozów, kursujących w Stanach*, wynosiła około 20 miljonów, a już w 1928 roku ilość ta zwiększyła się do 24 miljonów aut. Z tego wynika, że roczny przyrost faktyczny samochodów wynosił około 1 miljona wozów.

Spróbujmy na podstawie powyższych cyfr obliczyć, jaka powinna być produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych, aby mogła zapewnić z jednej strony wymianę wozów starych i już zużytych na nowe wozy, a z drugiej strony, aby mogła pokryć dodatkowy roczny przyrost zapotrzebowania na samochody spowodowany zwiększeniem się ludności, oraz stopy życiowej.

Przyjmujemy, zgodnie z powszechną opinją fachowców, że przeciętny okres używalności samochodu wynosi 7—8 lat. *Z tego wynika*, że roczna produkcja samochodów na wymianę musi wynosić — przy 24 miljonach kursujących aut—około $3\frac{1}{2}$—4 miljonów wozów. Doliczywszy do tego 1 miljon wozów rocznego przyrostu zapotrzebowania otrzymamy, że roczna produkcja przemysłu samochodowego Stanów Zjednoczonych, obliczona tylko na rynek wewnętrzny, wynosić powinna około $4\frac{1}{2}$ — 5 miljonów aut w roku 1929. Jeżeli porównamy tę cyfrę z faktycznie przewidywaną produkcją na 1929 rok, obliczoną na 5 miljonów wozów, to przekonamy się, że podstawą rozwoju automobilizmu w Stanach jest rynek wewnętrzny.

Nic więc dziwnego, że, mając tak świetnie zarysowaną przyszłość, przemysł automobilowy w Stanach Zjednoczonych, w porównaniu z innemi dziedzinami przemysłu, przeprowadza obecnie największe inwestycje.

Podczas ostatniej gorączki giełdowej w Stanach w miesiącu marcu, kwietniu i maju r. b., *która odbiła się w tak dotkliwy sposób na rynkach pieniężnych Europy*, przemysł samochodowy był jednym z tych, który zaobsorbował największe sumy kapitałów, a to dlatego, że żaden inny rodzaj przemysłu nie ma takich jeszcze możliwości rozwojowych i tak dobrej konjunktury na przyszłość, jak właśnie przemysł automobilowy.

Bilans prasy polskiej po 200 latach.

W roku bieżącym minęły dwa wieki nieprzerwanej pracy polskiej na niwie prasy. Więc nietylko specjaliści, ale cały ogół inteligencji interesuje się w tej chwili żywiej zagadnieniami rozwoju prasy i szuka źródłowo opracowanych wydawnictw przedstawiających całokształt naszego dorobku na tem polu. A nadmienić tutaj musimy niestety, że nasza literatura o prasie jest bardzo uboga, brak naprzykład dotychczas zupełnie, szeroko zakrojonego dzieła, któreby przedstawiło źródłowo historyczny rozwój prasy polskiej.

Tem większą usługę oddaja więc społeczeństwu Katalogi Prasowe Para, których rocznik I. ukazał się już w roku 1921 jako „Pierwszy Polski Spis Gazet i Czasopism“. W tych dniach natomiast ukazał się rocznik V. wspomnianego Katalogu, ulepszony znacznie tak pod względem wyglądu zewnętrznego i pod względem treści.

Katalog cały podzielony jest na 9 części—w zeszłym roku 7-i poprzedzony jest obszernym wstępem. W zwięzłym zarysie zaznajamia tutaj Katalog czytelnika z historją prasy w Polsce, dzieląc ją na przedrozbiorową, porozbiorową, wojenną i historję prasy w Polsce niepodległej. Uwypukla się przytem bardzo silnie nierozerwalny związek historji prasy naszej z dziejami myśli politycznej narodu, której upadek stanowił zawsze o upadku prasy a wzlot i rozwój zawsze był bardzo silną podnietą na polu wydawnictwa prasowego. Wstęp Katalogu zawiera pozatem oświetlenie zagadnienia reklamy w prasie, stwierdzając, że właśnie ten rodzaj reklamy uważać należy jako najskuteczniejszy. Omawia przytem szereg kwestji z praktyki ogłoszeniowej, podając pod tym względem wskazówki bardzo cenne, dla poszczególnych gałęzi naszego życia gospodarczego. Oprócz tego znajdujemy na wstępie, także jeszcze spis rzeczy w językach: polskim, angielskim, francuskim i niemieckim, co ułatwia czytelnikowi orjentację i umożliwia także obcokrajowcom korzystanie z Katalogu.

Część pierwsza Katalogu zawiera wykaz wszystkich pism w Polsce (razem 1821) i to oświatowych, politycznych i społecznych, tak polskich jak obcojęzycznych. Znajdujemy tutaj dane tyczące tendencji pisma, wysokości nakładu, cen ogłoszeń, ilości łamów, szerokości, rozmiarów, stron druku, wysokości przedpłaty, daty założenia, nazwiska naczelnego redaktora i wydawcy etc. Wykaz podzielony jest według województw. Na podstawie tych danych stwierdzamy, że ilość czasopism polskich utrzymuje się mniejwięcej w jednym poziomie. Wzrasta natomiast ilość czytelników, co przyczynia się niewątpliwie do wewnętrznej konsolidacji wydawnictw.

Część druga Katalogu Prasowego, zawiera spis pism polskich wychodzących zagranicą (razem 167). Na czele kroczą już od lat dziesiątek Stany Zjednoczone Ameryki Północnej z 88 wydawnictwami, a pozatem reprezentowane są Ameryka Południowa, Belgja, Chiny, Czechosłowacja, Francja, Litwa, Łotwa, Niemcy, Rumunja i Rosja Sowiecka. Wśród miast zagranicznych większemi ośrodkami prasy polskiej, są Chicago, Cieszyn Czeski i Paryż.

W trzeciej części Katalogu umieszczony jest spis kalendarzowy czasopism książkowych i kieszonkowych wychodzących w Polsce, podając bliższe dane do formatu ich, wydawcy, cen ogłoszeń etc. Wobec wielkiej poczytności kalendarzy tych w szerokich sferach ludności polskiej a mianowicie robotniczej i włościańskiej, dział ten niewątpliwie zasługuje na baczną uwagę sfer zainteresowanych.

Część czwarta zawiera wykaz alfabetyczny czasopism, kalendarzy i gazet, ułatwia tem samem bardzo znacznie orjentację w Katalogu samym. Następna część natomiast podaje wykaz miast ponad 3.000 mieszkańców i liczebniejszych, o ile w danej miejscowości ukazuje się pismo, a tem samem ułatwia orjentację w regjonalnym rozmieszczaniu naszej prasy.

W następnej części umieszczono specjalny spis pracy zawodowej i sportowej, co wobec wzmagającego się w Polsce zainteresowania tym działem prasy, zostanie niewątpliwie przychylnie przyjęte. Część siódma podaje spis pism obcojęzycznych w Polsce. Przytłaczającą większość posiadają pisma niemieckie następując co do ilości żydowskie a pozatem idą ukraińskie itd.

Ostatnia, dziewiąta część, podaje jako dział ogłoszeń bardzo wiele ciekawych szczegółów o poszczególnych pismach, których z natury rzeczy w spisie samym zamieścić nie było można. Wszystkim bliżej zainteresowanym dział ten polecamy ku bacznej uwadze. Nadmieniamy jeszcze, że do Katalogu dołączono mapę gazetową Polski, dającą bardzo jasny pogląd na rozmieszczenie prasy naszej w poszczególnych województwach.

Całość pod względem technicznym czyni wrażenie estetyczne a co do obfitości i planowego rozmieszczenia treści zadowolić może każdego zawodowca z dziedziny prasy. Katalog nabyć można we wszystkich księgarniach oraz w centrali firmy „Par“ w Poznaniu, ul. Aleja Marcinkowskiego 11, i oddziałach jej w Warszawie, ul. Bracka 17, w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 72, w Katowicach, ul. Poprzednia 8, w Krakowie, ul. Rynek Główny 46, we Lwowie ul. Akademicka 14, w Toruniu, ul. Szeroka 46, i w Poznaniu filja ul. 27 Grudnia 18.

REKORDY SZYBKOŚCI,

a technika budowy samochodów wyścigowych.

Coraz to nowsze i liczniejsze wynalazki z dziedziny automobilizmu doprowadziły samochód do takiego stopnia technicznego udoskonalenia, że osiąganie na nim zawrotnych wprost szybkości nie jest już dziś niemożliwością.

Dowiódł tego przedewszystkiem wszechświatowej sławy as angielskiego automobilizmu major Segrave, który na słynnej drodze w Dayton na Florydzie osiągnął szybkość 371 klm. na godzinę, bijąc tym wynikiem swój własny poprzedni rekord, z 1927 roku, wynoszący około 340 klm. na godzinę.

Ostatni swój rekord, zdobył major Segrave na samochodzie zwanym „Złotą strzałą", dlatego, że cały wóz jest pozłacany. Wóz ten ważył prawie 5.000 klgr., przyczem rama nadzwyczajnie mocna i wytrzymała została wykonana ze specjalnej stali.

Kierowanie tak potężnym samochodem jest wielką sztuką. Specjalny przyrząd umożliwiał kierowcy prowadzenie wozu po linji najkrótszej do mety. Niektórzy uczestnicy wyścigów *proponują nawet całkowite unieruchomienie kierownicy*, jednak major Segrave wolał swobodnie kierować swoim wozem.

Zewnętrzny wygląd samochodu przypomina cygaro. Długość wozu wraz z ogonem wynosi prawie 8 metrów. Kształt samochodu wyścigowego odgrywa przy osiąganiu dużych szybkości znaczną rolę, gdyż przy odpowiedniem nadaniu formy zewnęrznej samochód lepiej może wykorzystać siłę swego motoru. Przy budowie samochodów zwyczajnych nie zwraca się jeszcze, tak wielkiej uwagi na najwłaściwszy pod względem osiągania szybkości kształt samochodu, gdyż opór powietrza, jaki napotyka samochód zwyczajny, nie jest tak kolosalnie silny, jak to odczuwa samochód wyścigowy. Prawie połowa siły popędowej takiego wozu wyścigowego zużywa się na pokonanie oporu powietrza, który przy szybkości ponad 350 klm. na godzinę wynosi przeszło 4.000 klg. na metr kw. Samochód wyścigowy pędzi zatem przeciw orkanowi, który sam wytwarza. Faktycznie rzadko bardzo szybkość wiatru najsilniejszego orkanu dochodzi do 350 klm. na godzinę, wiatr zrywa dachy domów i unosi je w powierzu jak świstki papieru.

Niezmiernie ważnem zagadnieniem dla samochodu wyścigowego, jest wytrzymałość opon. Jak stwierdziły doświadczenia *zwykłe gumy rozpadają się całkowicie*, jeżeli koło obraca się z szybkością większą, niż 2000 obrotów na minutę. Fabryki opon używają więc specjalnych surowców do produkcji tych opon, które mają wytrzymać, tak szybkie obroty oraz wysoką temperaturę, która powstaje wskutek tarcia opony o ziemię.

Jedną z przeszkód, która zresztą odgrywa wielką rolę przy znacznych szybkościach każdego ciała fizycznego, jest ciśnienie powietrza, jakie wytwarza się za samochodem wskutek powstającej próżni. Siła tego ciśnienia działa jak pompa ssąca i przez to objawia tendencję uniesienia w górę tylnej części pojazdu. Przedstawia to niebezpieczeństwo wywrócenia wozu, gdyż część przednia jest parta z nadzwyczajną siłą we wprost przeciwnym kierunku, a mianowicie ku dołowi. Niebezpieczeństwu temu przeciwdziała specjalny kształt ogona samochodu, który ma postać niezbyt foremnego stożka.

Wreszcie *najważniejszym czynnikiem w wyścigu samochodowym jest wytrzymałość nerwów kierowcy*. Musi to być człowiek o nadzwyczajnej wprost przytomności umysłu, a przytem musi niezwykle szybko reagować na odbierane wrażenia optyczne. Trzeba pamiętać, że samochód wyścigowy przebywa 100 metrów na sekundę, w ciągu więc jednego tylko rzucenia oka na wskaźnik szybkości a następnie na drogę, na co potrzeba tylko dwie sekundy, samochód przebywa 200 metrów. Przy takim tempie szybkości nie ma kierowca czasu na myślenie, a poddaje się tylko wrodzonym odruchom.

I tu leży granica możliwości osiągania nowych rekordów jazdy samochodem. Możliwe, że fabryki będą mogły zbudować samochód, który technicznie byłby w stanie uzyskać większą szybkość, niż dotychczas osiągalne wyniki, ale prawdopodobnie *człowiek nie będzie mógł poprowadzić takiego samochodu*, gdyż czas reakcji na wrażenia wzrokowo będzie o wiele dłuższy niż wymagałoby tego sprawne prowadzenie wozu.

Wielka parada.

Francuski klub automobilowy urządza w październiku r. b. w Paryżu specjalną wystawę przemysłu samochodowego.

Jedną z atrakcji tej wystawy ma być parada wszystkich istniejących modelów aut $^1/_3$ do $^1/_{12}$ naturalnej wielkości.

100.000 wozów dla Rosji Sowieckiej.

Niedawno została podpisana umowa pomiędzy Sowietami i Ford Motor Company, według której Ford ma dostarczyć do Rosji swych samochodów na sumę 30 miljonów dolarów, oraz zbudować w Sowietach fabrykę samochodów. Umowę podpisał sam Henryk Ford. Z ramienia sowietów występował vice-prezes „Narchozu" (naczelna rada gospodarki narodowej). Termin umowy jest 9-cio letni. Ford podług umowy w ciągu 4-ch lat ma dostarczyć do Rosji swych wyrobów na 30 miljonów dolarów. Następnie Ford ma dostarczyć doradcę technicznego do budowy wielkiej fabryki samochodów w Niżnim Nowgorodzie nad rzeką Wołgą. Wydajność tej fabryki ma wynosić 100000 samochodów przy pracy na 2 zmiany po 7 godzin. Ford Motor Company zobowiązuje się wyszkolić i zaznajomić z metodami produkcji cały personel inżynierski, monterski i robotniczy złożony wyłącznie z rosjan.

Riksze na pneumatykach.

W Japonji do chwili obecnej tradycyjny riksza zastępuje europejskie dorożki samochodowe. Jednak sam riksza został zmodernizowany. Mianowicie wózek dwukołowy został zaopatrzony w pneumatyki, dzięki czemu zapotrzebowanie na te ostatnie wzrosło. Przyczyny konserwatyzmu japońskiego w stosunku do riksz można dopatrzeć się w tem, że ulice miast japońskich są zbyt wąskie dla ruchu samochodowego. *„Japończycy nie mogą w żaden sposób rozstać się ze swemi rikszami", oświadczył naczelny dyrektor koncernu Dunlop; „musimy przeto zaopatrywać w pneumatyki jeśli nie samochody, to riksze".*

Zakazana dolina.

Istnieje jednak jeszcze zakątek w Europie, do którego wstęp autom jest zabroniony.

Szczęśliwym tym zakątkiem jest dolina St. Antoniental, w kantonie Graubünden w Szwajcarji.

Tak ludność stała tej doliny, jakoteż goście jej czasowi, nie pozwalają na otwarcie wiodącej przez dolinę drogi dla ruchu autowego, obawiając się przykrych jego następstw.

BYWA I TAK.

W zachodniej dzielnicy Berlina zderzył się samochód prywatny z taksówką z taką siłą, iż oba samochody przewróciły się. Dwie osoby poniosły śmierć, a cztery zostały ciężko ranne.

Zderzenie nastąpiło skutkiem tego, iż jakiś człowiek chciał w zamiarach samobójczych rzucić się pod prywatny samochód. Szofer chcący go wyminąć najechał z całym impetem na taksówkę.

JANUSZ MEISSNER por. pilot.

MORANE Nr. 50.19.

(Nowela)

Któregoś dnia Krzemiński zauważył, że Hance czegoś jednak brakuje.

Owo *coś* było tak nieuchwytne i nieokreślone, że nie mógł zdać sobie sprawy, czem właściwie było.

Analiza duszy kobiecej, choćby ta kobieta była, jak w danym wypadku, umiłowaną i — bez wątpienia — kochającą go żoną, nie należała do umiejętności, któremi Zygmunt mógłby zabłysnąć. Kochał ją poprostu i bezgranicznie, był dla niej najlepszym mężem i dawał jej wszystko na co go było stać; a więc — poza tą wielką miłością i dobrocią — cały swój wolny od służby czas, skromną ilość rozrywek, jakich dostarczał teatr, koncerty i kina, wreszcie książki, które czytywali razem wieczorami w swojem małem mieszkanku z widokiem na podmiejskie ogrody i wille.

Nie mogąc dojść przyczyny tego *przygnionego nastroju* — jak go określił, zapytał wprost, czem mógłby rozproszyć cień jej oczu.

— Mnie doprawdy nic nie jest, — powiedziała. — Widzisz, może ten cień cienia, który dostrzegłeś, to tylko spokój i cisza, snujące się wolniutko dokoła mnie, wtedy, gdy ciebie niema w domu.

— I dobrze ci, jak dawniej?

— Dobrze mi z tobą; bardzo dobrze.

— Ty wiesz: mam czas zajęty; choćbym chciał, nie mogę opuszczać lotów. Smutno ci samej i może nudno trochę w tej snującej się ciszy, po warszawskiem nerwowem życiu prawda?

Zaprzeczyła energicznie: wcale nie tęskni za Warszawą. Przeciwnie: to miasto ogrodów, miłe miasto dzieci i emerytów, ma swój nieprzeparty urok. A w domu jest tyle do zrobienia!

— Patrz, posiałam fasolę w skrzynkach na balkonie; już wschodzi. Lewkonje też się przyjęły, a pelargonje kwitną prześlicznie. Dziś rano haftowałam trochę, potem czytałam i robiłam porządki w bibljotece. Zawsze mam jakieś zajęcie: kupuję, oglądam wystawy, chodzę na spacer, a dwa razy w tygodniu na targ ze służącą; to bardzo zabawne: lubię chodzić na targ. I miło, doprawdy miło jest robić to wszystko, wiedząc, że przyjdziesz na obiad i będę mogła opowiedzieć ci o całym dniu, a potem już być z tobą aż do dnia następnego.

— Jednak w Warszawie...

— W Warszawie było co innego; nie mieliśmy mieszkania. A znajomi? — dancingi? — bale? — I codzienne, obowiązkowe niemal spotkania w kawiarni, i „obowiązki towarzyskie", i...

— ...Leszek Starczewski—wtrącił z uśmiechem Zygmunt.

— Niedobry jesteś: Leszek — — Leszek zawsze był bardzo miły. Ty też go przecież lubisz. Ale jeśli mam być szczerą, w ostatnich czasach nawet Leszek był trochę męczący. I ten jego ostatni tom wierszy... Nie: lubię go, ale nie brak mi tutaj jego obecności. Zresztą— pisujemy do siebie.

Wyszli na balkon. Na tle młodej zieleni drzew czerwone dachy domów, przejaskrawione promieniami zachodzącego słońca, zasnuwały się gdzie niegdzie błękitnym dymem, a nad podmiejskiemi polami i ogrodami wstawał biały opar mgły, smużącej się długiemi welonami aż pod granatowy mur lasu za torem kolejowym.

Na prawo złotobłękitna tarcza kanału, poplamiona u brzegów purpurą zachodu, wygięła się ostrym łukiem pod czarnym garbem mostu, aby, znikąwszy na chwilę między drzewami, rozcząć jeszcze dalej krajobraz ostrą klingą świecącej srebrzyście powierzchni.

Cicho było i ciepło

W tę ciszę wdrążył się nagle wibrujący, brzękliwy szum, idąc gdzieś zgóry, od strony lasu; przez blady błękit płynął rozkrzyżowany samolot.

— Morane — powiedziała pani Hanka.

— Tak, Morane — powtórzył Zygmunt. — To zapewne Ostoja wraca z Torunia. Poleciał tam po południu.

— Ostoja to ten porucznik, brunet, ładny chłopak, który pierwszy złożył nam tutaj wizytę?

— Tak, to on. Podobał ci się?

— Owszem: Miły, inteligentny i bardzo obyty. Ale co on robi?

Krzemiński spojrzał wgórę. Maszyna ślizgała się na skrzydło w ostrej, grającej wszystkiemi linkami glisadzie. Na 100 metrach pilot poderwał ją prosto z tego ześlizgu do „beczki", dodając gazu. Silnik zawarczał z wysiłku i aż jęczał, ciągnąc wgórę.

Przewaliła się przez prawe skrzydło i lekko zeszła wdół, przemykając tuż przed balkonem, na którym stali Krzemińscy. Aż ich owionął pęd lekkim odorem spalin

Tymczasem płatowiec na pełnych obrotach silnika zwinął się w ostym wirażu między dachami dwóch najbliższych domów i śmignął w niebo, a potem już równo popłynął w kierunku lotniska.

— Ślicznie! — powiedziała pani Hanka z zachwytem i westchnieniem ulgi jednocześnie.

— Przecież on się może zabić? — dodała po chwili.

— No — — właściwie tak. Ale to dobry pilot: nic mu nie będzie.

Pierwszy występ płatowca
na arenie politycznej.

Barazo popularnym i obecnie szeroko omawianym, z okazji jego 20-lecia jest pierwszy lot przez kanał La Manche dokonany przez inż. Bleriota — z tego względu, iż był to pierwszy większy wyczyn samolotu. Jednakowoż na jeden fakt dotychczas nie zwrócono uwagi, a mianowicie na jego znaczenie ówczesne pod względem politycznym.

Jak wiadomo, Anglja podówczas miała wysoko postawioną flotę morską, a jako państwo żyjące na morzu, była w ten sposób świetnie zabezpieczoną przed atakami wrogów. Przelot Bleriota przez cieśninę oddzielającą Anglję od Europy wykazał, że nie wystarczy być silnym na lądzie i na morzu, ale może przedewszystkiem w powietrzu, Anglicy, którzy przed czynem tym bardzo słabo interesowali się lotnictwem, zrozumieli to dobitnie, czego dowodem jest szybko rozwijająca się potem, a dziś na wysokim poziomie postawiona angielska flota powietrzna. Jak widzimy to *przelot przez kanał La Manche, miał bardzo wielkie znaczenie pod względem politycznym;* wyczyn ten należy uważać za pierwszy krok płatowca na arenie politycznej, rezultatem, którego płatowiec musiał kornie zająć miejsce w szeregach wojsk, w ten sposób stał się narzędziem wojny.

LOTY NOCNE.

Mieszkańcy miasta Warszawy z przyjemnością obserwują, gdy tylko noc zapadnie, sunące po niebie światełka starając się na próżno odróżnić kształty lecącego samolotu. Zapewne oko niejednego mieszkańca zdołało zauważyć, że światła te nie sa jednostajne i jednakowej barwy. Zasadniczo odróżniamy trzy rodzaje świateł na samolocie, a mianowicie: 1) t. zw. światła nawigacyjne, 2) światła do oświetlenia wewnętrznego płatowca i 3) reflektory potrzebne do lądowania, a które znajdują się tylko na tych płatowcach, które mają lądować na lotniskach nie przygotowanych do lotów nocnych. Światełka, które prawie co wieczora obserwujemy na niebie, są to światła nawigacyjne i znajdować się muszą na każdym płatowcu przystosowanym do lotów nocnych. Oświetlenie nawigacyjne składa się: *ze światła czerwonego.* które oznacza prawą stronę płatowca, jest widoczne tylko z przodu i jest umieszczone na krańcu skrzydła, podobne światło *zielone oznacza lewą* stronę samolotu. Przód i tył płatowca są *oznaczone światłami białemi* (zwykłemi).

Wobec ciągłego rozwoju lotnictwa, potrzeba lotów nocnych stała się bardzo aktualną, a nawet palącą, nic więc dziwnego, że nasze lotnictwo wojskowe nie chcąc pod tym względem pozostać w tyle, czyni też w tym kierunku doświadczenia.

KOWALCZYK czy KALINA..?
Snucie planów przez prasę codzienną.

Od dłuższego czasu łamy prasy codziennej przepełnione są najróżnorodniejszemi wiadomościami i dociekaniami na temat przygotowań wyprawy atlantyckiej w której mieli wziąść udział pp. Klisz i kpt. Kowalczyk. Jak wiadomo przedstawiciel komitetu organizacyjnego p. Adamkiewicz rozwiązał umowę z kpt. Kowalczykiem wbrew tegoż woli. To dało powód prasie codziennej do snucia planów, kto będzie zastępcą kpt. Kowalczyka. Jak dotychczas to wszystkie pisma zgodnie wskazują na bawiącego zagranicą kpt. Kalinę, jako na zastępcę Kowalczyka, pomimo oficjalnego zaprzeczenia Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk., które wyjaśnia, że kpt. Kalina nawet nie zwracał się dotychczas z prośbą do swych władz o pozwolenie na lot przez Atlantyk, co by uczynił przed jakimikolwiek pertraktacjami z delegatem komitetu organizacyjnego.

Ze swej strony musimy zauważyć, że załogę do lotów atlantyckich dobiera się w ten sposób, ze jeden z lotników jest zdolnym pilotem, do niego należy start, lądowanie i kontynuowanie lotu, natomiast do drugiego lotnika, który powinien być wytrawnym nawiagatorem należy założenie lotu, kierowanie lotem (nawigacja) oraz pomoc w kontynuowaniu lotu pilotowi. Należy zauważyć, że nawigowanie nad morzem jest szczególnie trudne, gdyż loty oceaniczne mają swój specjalny charakter. Pan Klisz jest znany jako zdolny pilot komunikacyjny, do niego należą start, lądowanie i kontynuowanie lotu; jesteśmy przekonani, że zadaniu swemu w całości sprosta. Jako nawigator w wyprawie miał wziąść udział kpt. Kowalczyk, który ukończył specjalny kurs nawigacyjny w Rzymie. Kpt Kalina jest szeroko w Polsce znany, jako bardzo zdolny pilot i jeśli dotychczas brał udział w jakichkolwiek imprezach lotniczych to *nigdy jako nawigator, lecz zawsze jako pilot* i tylko jako pilot jest popularny.

Dlatego, gdyby zaszła zmiana, tak jak ją pisma codzienne zapowiadają, nie odpowiadałaby ona celowi

Lotnictwo w Warszawie
przed wojną światową.

Bardzo często słyszy się szczególnie od młodych lotników, którzy dopiero „powąchali" lotnictwo, że nie posiadamy żadnej tradycji lotniczej, że byliśmy i jesteśmy strasznie pod tym względem upośledzeni itd. Są to słowa bardzo krzywdzące, gdyż na tak srogą opinję nie zasługujemy, czego dowodem jest artykuł p. mjr. pil. Edw. Lewandowskiego p. t. *„Pierwsze poczynania nad rozwojem lotnictwa polskiego przed rokiem 1918"*—ogłoszony w ostatnim zeszycie *„Przeglądu lotniczego"*. Autor na wstępie zaznacza, że tematu nie wyczerpał całkowicie, lecz podał garść tego, czego sam był świadkiem, ażeby innych pobudzić do wypowiedzenia się i stworzenia w ten sposób wyczerpującej historji wysiłków naszych w lotnictwie przed wojną światową, a raczej przed odzyskaniem wolności.

Jednakowoż ta skromna praca dowodzi, że Polacy *pomimo niewoli w lotnictwie pragnęli brać jak najczynniejszy udział* a jeśli dziś nie mogą poszczycić się tem czem narody przodujące w lotnictwie, to dlatego, że zbyt mocno ręce były skute kajdanami a ponadto brak pieniędzy dawał się dotkliwie odczuwać, a wycieńczone społeczeństwo datkami na cele oświatowe i walki z najeźdźcami nie mogło podążyć z ofiarą. Z tym ciekawym artykułem postaramy się niebawem zaznajomić naszych czytelników.

— A dlaczego on to zrobił przed naszym balkonem? — spytała.

— Czy ja wiem? Może chciał powiedzieć ci „dobrywieczór" — żartował.

Ożywiła się i uśmiechnęła wesoło.

— To naprawdę możliwe: wie przecież, gdzie mieszkamy, widział nas na balkonie... Spytaj go jutro, dobrze? To byłoby bardzo ładnie z jego strony.

— Dzieciak jesteś — roześmiał się.

Ale w tej chwili spostrzegł, że robi jej to przykrość.

— Chociaż — — może być — dodał prędko. — Dobrze, zapytam.

* *

Ostoja nie zwracał większej uwagi na panią Hannę. Nie dlatego, żeby mu się nie podobała, a dlatego, że był już po uszy zakochany i żenił się z miłości.

„Beczka", którą wykręcił między dachami kamienic, wracając od narzeczonej, zupełnie przypadkowo wypadła przed balkonem Krzemińskich. Jednak dowiedziawszy się, że pani Hanka widziała te brawurowe popisy i uważała je za przeznaczone dla niej, Ostoja z wrodzoną galanterją potwierdził.

Gdy w kilka dni później spotkali się w kawiarni, pani Hanka obdarzyła go jednym z najmilszych swoich uśmiechów.

Przysiadł się na chwilę do nich, i Zygmunt zauważył, że coś, czego brakło Hance w obecnem ich życiu, odrazu zostało uzupełnione widoczną chęcią młodego pilota, aby się podobać.

Ostoja rzeczywiście był miły. Elegancki, pełen taktu i dobrze wychowany, bawił panią Hankę swobodną rozmową, umiejętnie wplatając między zdania komplementy, mające wszelkie pozory niewypowiedzianych hołdów dla jej osoby. Dla „zaokrąglenia". wrażeń, jakie chciał wywrzeć, zręcznie mimochodem wspomniał o swojem pozdrowieniu z Morane'a przed jej oknami i, pożegnawszy się, odszedł.

Tego dnia pani Hanka była w świetnym humorze: Krzemiński z radością odnalazł całą jej dawniejszą wesołość bez „cienia w oczach".

Przez parę następnych dni padał deszcz i niskie chmury włóczyły się nad miastem.

Pani Hanka, trochę zaziębiona, leżała w łóżku i czytała lub marzyła o czemś, czego sama bliżej nie umiałaby określić. Niepogoda i zimny północny wiatr działały na nią przygnębiająco. Zygmunt miał mniej zajęcia na lotnisku, co pozwalało mu spędzać przy niej po kilka godzin dziennie. Obecność męża wpływała na nastrój pani Hanki kojąco. Czuła się otoczona jego opieką i miłością, i to jej dawało pewność, że ma na świecie zupełnie oddanego sobie, dużego, mocnego człowieka, który nie pozwoli, aby jej się stała jakaś krzywda.

O tem, kto miał ją skrzywdzić — nie myślała i nie umiałaby odpowiedzieć na to pytanie.

Garnęła się do niego, jak małe bezbronne dziecko, pieściła się i trochę kaprysiła, słuchała jego projektów na przyszłość, które lubili snuć razem godzinami, a potem opowiadała mu, „co sobie kupią, jak będą bogaci".

Projekty zmieniały się za każdym razem, stanowiąc niewyczerpany temat długich gawęd, czasem dziecinnie naiwnych, które traktowali jednak zupełnie serjo, dopóki któreś z nich nie roześmiało się serdecznie.

Pani Hanka lubiła te rozmowy i marzenia we dwoje. Ale czas przed południem dłużył się jej nieznośnie, a deszcz i wiatr wprowadzał do pustego mieszkania szarość codziennej, monotonnej samotności.

Wreszcie między chmurami potworzyły się małe, błękitne jeziorka czystego nieba, przez które przecieknąć zaczęły gładziutko rozczesane promienie słońca. Ulice lśniły mokro i parowały zlekka, świeżo umyte liście drzew i trawniki pyszniły się coraz ciemniejszą zielonością, i barwiły się pstremi kwietnikami skwery.

Pani Hanka obudziła się koło dziesiątej, kiedy jeden z uśmiechniętych promyków, wkradłszy się przez szparę między koralową storą a framugą okna, zaczął łaskotać jej przymknięte oczy, już nazbyt uparcie.

— Słońce! — ucieszyła się. I zaraz poczuła, że uporczywe osłabienie minęło i że ogarnia ją wesołość, wzbierająca falą ciepła w całem ciele. Wstała i w pyjamas wyszła na balkon.

— Jak ciepło — zdziwiła się mile.

Spojrzała w stronę lotniska; samoloty brzęczały zdaleka, jak majowe chrabąszcze, uwijając się w spokojnem, pachnącem świeżością powietrzu. Usiłowała rozpoznać typy poszczególnych płatowców. Ale były zbyt daleko.

Dopiero po dłuższej chwili jeden z nich — Morane, jak bez trudu odgadła, dobrze znając charakterystyczną sylwetkę jednopłatu — oddzielił się od innych i sunął w stronę miasta nisko nad ziemią. Serduszko pani Hanki uderzyło żywiej tknięte, niejasnem przeczuciem.

Płatowiec szedł już nad domami, kładąc swój cień na mokre chodniki, lub ciągnąc go za sobą po skośnych płaszczyznach dachów. Zbliżał się z każdą sekundą. Prosta linja jego skrzydła i podwieszony u jej boku krąg maski silnika z połyskującym w słońcu wachlarzem śmigła, rosły w oczach

(Dokończenie nastąpi.)

KTO PONOSI WINĘ TRAGICZNEJ ŚMIERCI por. Szałasa?

Wyjaśnienie Gabinetu Ministerstwa Spraw Wojskowych.

W związku z opublikowanym przez prasę codzienną przed kilku dniami listem p. Jana Szałasa, ojca ś. p. zmarłego tragicznie na lotnisku w Bagdadzie por. Szałasa, gabinet ministra spr. wojsk. ogłosił w dziennikach warszawskich wyjaśnienie:

Wyjaśnienie stwierdza przedewszystkiem, że *nieprawdą jest, jakoby por. Kalina i por. Szałas zmuszeni byli lądować w Bagdadzie z powodu braku benzyny.* Benzyny w chwili lądowania, pozostało jeszcze *około 600 litrów,* co równało się, w tym wypadku, możności lotu jeszcze przez 6 godzin.

Nie jest również prawdą, jakoby lądowanie w Bagdadzie odbyło się niespodziewanie dla załogi angielskiej. Wedle oficjalnego raportu komendanta załogi angielskiego lotniska w Bagdadzie z dnia 24 września 1928, złożonego w ministerstwie lotnictwa w Londynie, *załoga lotniska w Bagdadzie* usłyszawszy szum silników, *wyłożyła na lotnisko linję świetlną do lądowania.* Samolot polski z niej jednak nie skorzystał i krążył nad lotniskiem aż do świtu.

Co się tyczy kwestji wysłania do Bagdadu depeszy o wystartowaniu naszego samolotu, stwierdza wyjaśnienie, iż *szef dep. aeronautyki, płk. Rayski,* w odbytej przed lotem odprawie *polecił wyraźnie por. Szałasowi,* obserwatorowi, a tem samem d-cy załogi statku powietrznego, aby lotem kierował tak, iżby *do Bagdadu przybył w dzień,* nie w nocy, oraz aby załoga *nie liczyła na telegraficzne zawiadomienie Bagdadu* o starcie, albowiem wielokrotne doświadczenie lotnicze wskazuje, że depesze podobne przychodzą do rąk odnośnych władz zagranicznych, w kilka lub w kilkanaście godzin po wylądowaniu samolotu.

W rezultacie *stwierdzić należy, iż lotnicy polscy lądowali bez przymusu, bez defektu silnika, z dużym zapasem benzyny, w warunkach normalnych i na obsłużonem lotnisku,* to też niezauważenie przez tak świetnego jak por. Kalina pilota wału na terenie, znanym mu z mapy i fotografji, uważać można jedynie i wyłącznie za nieszczęśliwy wypadek, spowodowany prawdopodobnie osłabieniem wzroku, po wielo-godzinnem natężeniu, względnie różnicę refleksu porannego światła w Polsce i na wschodzie, wobec czego *nikt za katastrofę odpowiedzialny nie jest.*

Dodać należy, iż wszystkie wyjaśnienia powyższe zostały już, przed kilkoma miesiącami udzielone osobiście przez szefa dep. aeronautyki p. Janowi Szałasowi, a w № 21 „Autolotu" drukowany był artykuł — w odpowiedzi na artykuł p. Str. Wojt. p. t. „Odpadające skrzydła".

LOTNICTWO w NIEMCZECH.

Jak Rzesza Niemiecka subwencjonuje Lufthanze.

Subwencje Rzeszy Niemieckiej, są udzielane w zasadzie tylko regularnej komunikacji lotniczej. Niemiecka „Lufthanza" obowiązana jest przewozić 100 kg. poczty, podczas swoich przelotów subwencjonowanych przez Rzeszę Niemiecką.

Wysokość subwencji.

Niema żadnego prawa określającego przyznanie subwencji rządowych. „Deutsche Lufthanza" otrzymuje 2 marki za każdy kilometr lotu na linjach subwencjonowanych: długość linji liczy się od centrum jednej miescowości do centrum drugiej. Odległości przebyte określone przez Ministerstwo Komunikacji Rzeszy.

Jeżeli przestrzen przebyta na szlakach powietrznych, ma być obliczona w sposób nieobjęty ogólnym prawem, winien być przedstawiony odpowiedni wniosek z wyszczególnieniem szlaków powietrznych, oraz nazw większych przebytych miescowości.

Ponadto *przyznaną jest premja za każdy odlot i każdy przylot* dokonany podczas regularnych lotów,— na lotniskach niemieckich przewidzianych w rozkładzie lotu. Premja ta waha się zależnie od urządzeń lotnisk od 7 mk. do 3,60 mk. dla samolotów jednosilnikowych i 9,60 mk. do 4.80 mk. dla samolotów wielosilnikowych.

Kiedy „Lufthanza" otrzymuje subwencje rządowe, lub zagraniczne dla eksploatacji linji subwencjonowanych całkowicie przez Rzeszę, — wysokość tych subwencji potrącona jest z subwencji Rzeszy. Przedsiębiorstwo obowiązane jest wykazać rodzaj i wysokość subwencji otrzymywanych pobocznie.

O ile „Lufthanza" wykaże w zupełności zadawalającą działalność, subwencja Rzeszy winna być przyznana całkowicie. O ilę zaś działalność linji nie wykaże sprawności w dniu przewidzianym w rozkładzie lotów, nie będą uwzględnione podania o subwencjonowania całkowite lub częściowe linji obsługiwanej. Na specjalną prośbę mogą być przyznane w drodze wyjątku subwencje, dla lotów koniecznych dla funkcjonowania linji. Jednakże fundusze przyznane omawianej linji nie mogą być przekroczone.

Subwencja Rzeszy wypłacaną jest po przedstawieniu i zbadaniu rachunków miesięcznych. Dwa bezpłatne bilety są wydawane codziennie do rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji.

Zniżka 50% do 100% ma być udzielana funkcjonarjuszom Ministerstwa Spraw Zagranicznych na podstawie zaświadczenia wydanego przez odpowiednie władze.

Personel i sprzęt.

Personel zarządu, załogi płatowców i cały sprzęt mają być w zasadzie niemieckie *lub wyprodukowane przez firmy niemieckie,* stworzone z kapitałów niemieckich. Sprzęt obcy może być użyty tylko w wypadkach wyjątkowych.

Aby przyzwyczaić pilotów świeżo wyszkolonych do służby na linjach, „Lufthanza" winna oddawać bezpłatnie do rozporządzenia niemieckiej szkoły pilotów komunikacji dwa miejsca, dla pilotów na przejazd lotem 500.000 klm. Samoloty nie mogą być budowane przez Towarzystwo, jednakże jest ono obowiązane dostarczyć wszelkie objaśnienia techniczne, które zebrało o sprzęcie w ciągu jego użycia.

Kontrola Towarzystwa.

Ministerstwo Komunikacji zastrzega sobie prawo przejrzenia w końcu roku ksiąg „Lufhanzy" na koszt tegoż Towarzystwa, subwencje mogą być ograniczone lub wycofane.

M. B.

Pierwszy w Polsce wyścig samolotów

na trasie powietrznej Warszawa—Pruszków—Warszawa.

Staraniem komitetu stołecznego L. O. P. P. odbyły się w dniu 18 b. m. pierwsze w Warszawie wyścigi samolotów, w których brały udział maszyny L.O.P.P., Aeroklubu akademickiego oraz wojskowe.

Trasa lotu wynosiła około 35 klm. na szlaku Warszawa—Pruszków—Warszawa, przyczem samoloty cywilne miały odbyć tę trasę raz, wojskowe zaś dwukrotnie.

Na dany znak pierwsze uniosły się w powietrze cztery „Hanrioty", z których jeden, pilotowany przez p. Kazimierczuka, należał do L.O.P.P., trży pozostałe, prowadzone przez p. Nowaka, inż. Rogalskiego, inż. Rychtera — do Aeroklubu akademickiego.

Pierwszy wylądował i palmę pierwszeństwa, zdobył p. Kazimierczak, osiągając czas około 17,5 min., pozostałe przybyły niemal jednocześnie, różniąc się w czasie tylko o długośc maszyny.

Z kolei wystartowały jedna za drugą ciężkie maszyny wywiadowcze 1 p. lotn. „Bregeut'y", a następnie pościgowe „Spady", pilotowane przez chor. Szurleya, por. Sadowskiego i sier. Szczukę.

Zwycięzcą w tej kategorji został por. Sadowski, który na przebycie 70-kilometrowej trasy wyścigów zużył około 20 minut.

Dowodem sprawności i użyteczności

awionetek, był — ich pierwszy międzynarodowy raid.

Po wojnie światowej, która znacznie przyczyniła się do szybkiego i wielkiego udoskonalenia płatowca, dalszy jego rozwój wkracza na nowe zupełnie odmienne tory. Praca nad postępem w lotnictwie, nic nie tracąc, na tępie rozwija się w atmosferze pokojowej. Miejscami w których płatowiec daje świadectwo swej zdolności i wartości, miast pól walk i dalekich napadów niszczycielskich, stają się konkursy lotnicze i rajdy długodystansowe. Ponadto odżywa cały szereg zagadnień i problemów o których w czasie wojny nie myślano, oraz powstają zupełnie nowe typy płatowców i maszyn lotniczych.

Jednym z takich nowych typów płatowca, jest samolot o silniku słabej mocy t. j. płatowiec sportowy lub innemi słowy awionetka. Ten typ jest niejako przeciwieństwem płatowca wojskowego, który im mocniejszy posiada silnik tem chętniej jest widziany, gdyż w płatowcu wojskowym do spotęgowania jego zalet, dąży się głównie przez zwiększenie mocy silnika, co jest bardzo kosztowną drogą. W płatowcu sportowem, przeciwnie moc silnika redukuje się do jaknajmniejszych granic, nawet do kilkunastu koni, a do spotęgowania jego zalet dąży się przez skrupulatne wystudjowanie go, pod względem aerodynamicznym (dlatego są one często przebudowywane z szybowców).

Jeżeli zrobimy przegląd dotychczasowych awionetek, to zauważymy, że zasadniczo istnieją dwie grupy, i tak pierwszą reprezentuje awionetka niemiecka dwuosobowa typu „Klemm 25" z silnikiem mocy 20 K.M. drugą zaś reprezentuje angielski płatowiec sportowy typu „De Hariland" z silnikiem mocy 90 K.M. Inne konstrukcje ogólnie mówiąc, są zbliżone do tych awionetek. Dotychczasowy rozwój awionetek nie należy uważać za skonczony ale przeciwnie, gdyż to co dotychczas uzyskano, są to pierwsze kroki, które pozwalają nam wierzyć w wielką przyszłość tego rodzaju maszyn.

Takim *dowodem sprawności i użyteczności awionetek,* ma być właśnie pierwszy międzynarodowy rajd awionetek odbywający się w b. m., zorganizowany przez Aeroklub francuski pod egidą F. A. I. (Federation Aeronautique Internationale). Zasadnicze zawody te, polegają na przebyciu oznaczonej trasy w czasie nakazanym. Regulamin lotu, dzieli się na dwie części: pierwszą niezmienną stałą co roku, oraz drugą rokrocznie odmiennie opracowywaną. Część pierwsza, dzieli awionetki na dwie kategorje: do pierwszej należą awionetki z silnikiem około 90 K.M. do drugiej około 20 K.M.; zaś konkurs musi odbywać się co roku w okresie 15 czerwca do 15 października, a organizuje go zwycięski aeroklub. Ponadto, część pierwsza powiada, że na klasyfikację składają się: a) *szybkość na trasie* (maximum na małej przestrzeni), b) *regularność lotu* na przestrzeni conajmniej 4.000 km., c) *zużycie materjałów pędnych,* d) *wartość użyteczna* awionetki.

W roku bieżącym do zawodów zgłoszono 82 awionetek i tak Aeroklub niemiecki zgłosił 34 awionetek (w czem 32 niemców, i austrjak i 1 kanadyjczyk). Aeroklub francuski zgłosił 28 awionetek (w czem 17 francuzów, 5 anglików, 5 belgów, 2 jugosłowian). Aeroklub włoski 14 awionetek, czeski 4 i szwajcarski 2, czyli, że udział bierze 12 narodowości. Uderza brak oficjalnego udziału Anglji.

Według regulaminu, na wartość techniczną i użyteczność awionetki, składają się następujące rzeczy: solidne wykonanie i utrzymanie awionetki, podwójny ster, rozrusznik, spadochron, zabezpieczenie przed pożarem, zabezpieczenie przed kopotażem, hamulce na kołach i t. d.

Jako normy zużycia materjałów pędnych, na przestrzeni 100 km. naznaczono dla awionetek 1 kategorji 16 kg. benzyny i 2 kg. oliwy, zaś dla awionetek 2 kategorji 11 kg. benzyny i 1,350 kg. oliwy.

Najciekawszą częścią jest lot dookoła Europy, na przestrzeni 6,288 km. podzielonej na 25 etapów. Przez Polskę przechodzić on przez Wrocław — Warszawa — Poznań — Berlin. Każdy z uczestników powinien dziennie przebyć przynajmniej jeden etap, oraz powinien nocować na wyznaczonem lotnisku. Za pierwsze nocowanie poza lotniskiem wyznacza się uczestnikowi 7 punktów karnych, za drugie dolicza się jeszcze 13 a trzecie powoduje dyskwalifikację.

O ile, który z uczestników nie przeleci w ciągu dnia przynajmniej jeden etap, to dolicza się mu 5 punktów karnych, o ile w ciągu rajdu wypadek ten powtórzy się, otrzymuje on dalszych 10 punktów karnych, trzeci podobny wypadek dyskwalifikuje danego uczestnika.

Ogólna szybkość na całej przestrzeni musi wynosić dla awionetek 1 kategorji minimum 75 km. na godzinę, dla awionetek 2 kategorji minimum 60 km. na godzinę.

Nagrody wyznaczono następujące:

I — 100.000 fr. fr.
II — 50.000 „ „
III — 25.000 „ „

i 17 nagród po 7,350 fr. fr.

Ponadto, wyznaczono cały szereg różnych nagród honorowych, z pośród których należy wymienić nagrodę pana Ministra komunikacji w postaci figury bronzowej, przedstawiającej w miniaturze pomnik ks. Józefa Poniatowskiego. *Nagrodę zdobędzie ten z pośród zawodników,* który ukończy całkowicie lot, a na trasie Paryż—Warszawa wykaże najlepszy czas. Prócz tego dyrekcja P. W. K. zaofiarowała 20 medali pamiątkowych.

Po oficjalnem ogłoszeniu wyników omówimy szczegółowo zawody.

T. J.

Awionetka polska
wylądowała w Paryżu.

W dniu 14-go b. m. na lotnisko w Orly przybyła awionetka polska, zbudowana przez studentów politechniki warszawskiej z pilotem Żwirką i nawigatorem inż. konstruktorem Wigurą. Awionetka polska dokonała przelotu w Warszawy przez Berlin, Frankfurt i Nancy, przelatując ogółem 1600 klm. w ciągu 12½ godzin.

Wręczenie dyplomów.

W ostatnich dniach Akademicki Aeroklub w Poznaniu, obchodził uroczystość wręczenia dyplomów, pierwszym absolwentom kursu pilotażu. Dyplomy otrzymali: pp. Mościcki, Rosiński, Kapuściński i Matusiak.

W dniu 9 sierpnia z lotniska warszawskiego wystartowała awionetka R. W. D. 2 studentów Politechniki Warszawskiej dla dokonania przelotu do Paryża. Z ramienia sekcji lotniczej leciał inż. Wigura Stanisław, jeden z konstruktorów awionetki. Jako pilot por. Zwirko Franciszek oficer łącznikowy w Aeroklubie Akademickim w Warszawie. Awionetka na sterze kierunkowym nosi znaczek Aeroklubów Akademickich. Raid tej awionetki jest pierwszą tego rodzaju imprezą naszego sportu lotniczego, tembardziej ważną, że jest dokonaną na polskiej awionetce.

W dniach od 24 sierpnia do 3 września b. r. odbywają się w Stanach Zjednoczonych wielkie zawody lotnicze podobne do międzynarodowego konkursu awionetek w Europie. Początek trasy jest w Cleveland w konkursie tym zgłoszonych jest już 8 kobiet, dla których będzie zorganizowany specjalny konkurs na trasie 50 mil. St. Monica, Cal, Cleveland. Wśród uczestniczek widnieją sławne lotniczki amerykańskie jak Ruth, Elder, główna z lotu transatlantyckiego, Amelja Earhart i wiele innych.

Bezpieczeństwo Komunikacji Lotniczej.

31 ub. m. dwaj piloci „Lotu“, pp. Dmoszyński i Bocheński, obchodzili jubileusze swej zawodowej pracy. Pierwszy z nich, p. Tadeusz Dmoszyński, który jest pilotem komunikacyjnym od r. 1924. w dniu 31 ub. m. ukończył 350 tysięcy kilometrów, drugi zaś, p. Kazimierz Bocheński, pracując jako pilot komunikacyjny od r. 1927. tegoż dnia ukończył 150 tysięcy kilometrów.

Dalekie podobłoczne drogi, przebyte przez lotników, są najlepszym dowodem z jednej strony uzdolnienia, tężyzny i wyrobienia pilotów „Lotu“, z drugiej zaś zupełnego bezpieczeństwa samolotów, któremi posługuje się nasza komunikacja powietrzna.

Jubilatom życzymy z całego serca dalszych setek tysięcy kilometrów na polskich szlakach powietrznych.

Popularność Komunikacji lotniczej w Polsce.

Ilość przewiezionych naszemi samolotami osób, towarów i poczty stale wzrasta, co świadczy, że nowy środek lokomocji, jakim jest samolot ustawicznie zdobywa sobie coraz silniejszą pozycję w dziedzinie nowoczesnych środków komunikacyjnych.

Miesiąc lipiec przyniósł naszej komunikacji powietrznej, znów dalszy poważny wzrost frekwencji zarówno pasażerów, jak i towarów.

W miesiącu lipcu samoloty nasze dokonały 689 lotów normalnych i dodatkowych pasażerskich (inne loty nie wliczone) przelatując łączną przestrzeń 165.653 km., przewiozły 2.380 pasażerów, 44.843 kg. towaru (fracht 12.834 kg., bagaż 26.125 kg., gazety 2.886 kg.) i poczty 3.440 kg.

Aby uzmysłowić sobie rozwój polskiej komunikacji powietrznej, należy porównać powyższe cyfry z cyframi z przed lat 5-ciu.



W ciągu całego roku 1924 samoloty „Aerolloydu“ w Polsce przewiozły 2.791 osób, 30.209 kg. towarów i 657 kg, poczty.

Charakterystycznie przedstawia się również porównanie wykorzystania dozwolonego obciążenia samolotów.

Podczas gdy w roku 1924-ym do przewiezienia wyżej wskazanego tonażu samoloty musiały dokonać aż 1.470 podróży na przestrzeni 379.462 km., to w miesiącu lipcu b. r. tonaż przewieziony został zaledwie w 689 lotach na przestrzeni 165.653 km.

Porównując cyfry z roku 1924-go i lipca 1929 r. stwierdzamy:

Podczas gdy w roku 1924 na 1 lot wypadł 1,9 pasażera, 20,5 kg. towarów i 0,45 kg. poczty, to w lipcu 1929 r. średnio w jednym locie przewożono 3,5 pasażera, 65 kg. towarów i 4,7 kg. poczty.

Ponieważ wzrost frekwencji na linjach powietrznych idzie w parze z ich rentownością, porównanie powyższe świadczy o zupełnie racjonalnym rozwoju naszej żeglugi powietrznej.

TRAGEDJA PODBIEGUNOWA.

Według depeszy radjowej ze Szpicberga, jeden z członków wyprawy inż. Albertiniego, która wyruszyła na Szpicberg dla odnalezienia tam szczątków sterowca „Italja“ i nieodszukanych jeszcze członków załogi tego sterowca, młody przewodnik Guidoz padł dn. 7 b. m. ofiarą prawdziwie tragicznego wypadku.

Gromadkę ratowników, złożoną z kilku norwegów i Guidoza, napadł wielki niedźwiedź biały. Ponieważ jeden tylko z tej gromadki był uzbrojony, inżynier Albertini i kilku włochów, uzbrojonych w karabiny, pospieszyło na pomoc napadniętym. Albertini jednak pośliznął się na lodzie i upadł, przyczem karabin jego, uderzywszy o lód, wystrzelił, a kula trafiła Guidoza w plecy.

Przezwyciężając wielkie trudności, przeniesiono Guidoza na pokład parowca „Hejmen“, wszelkie jednak zabiegi lekarza okrętowego okazały się bezowocne i nieszczęśliwy przewodnik zmarł wskutek rany odniesionej.

Zwłoki zabitego, owinięte we flagę włoską, pogrążono w morzu śród modłów żałobnych.

Konkursy szybowców w Rhön.

Rozpoczęte w dniu 15 lipca konkursy szybowców w Rhön trwają i mają być zakończone z końcem 30 września. W bieżącym roku z powodu obcięcia budżetu lotniczego niemieckiego przez parlament, konkurs jest rozłożony na długi okres czasu dwóch i pół miesięcy, by módz konkursy przeprowadzić z mniejszym nakładem pieniężnym. Zakończono próby szkolnych grup i częściowo rekordowe.

Oficjalne wyniki poda Rhön-Rossiten Geselschaft dopiero w połowie września.

We wrześniu r. b. odbędą się konkursy szybowców na Krymie w okolicy Teodozji. Ogólna suma nagród wynosi 3.750 rubli, podzielona na 5 nagród za:

1) *Lot po prostej linji* na odległość, przyczem lot nie może być krótszy od 25 kilometrów.

2) Lot najwyższy nad startem, przyczem lot nie może być niższy od 400 metrów.

3) *Wykonanie lotu według marszruty* wydanej przez Jury.

4) Za najmniejszy stosunek: Utraty wysokości do odległości, przy planowaniu na prostej, przy pogodzie bez wiatru.

5) *Najładniejszy lot.*

POSADY POSZUKIWANE:

SZOFER-MECHANIK, z kursem cywilnym, wojskowym, i praktyka wojsk, poszukuje posady od 1-go lub 15-go października. Łaskawe zgłoszenia do dnia 1.X.29 r. kierować: *Józef Chudzik* 10 dyon samoch. *Kol. Szkol. Przemyśl.*

SZOFER poszukuję posady na pojazd prywatny, osobowy lub ciężarowy. Łaskawe zgłoszenia: Bronisław Mazurkiewicz, Pabjanice Cegielniana 6.

KIEROWCA SAMOCHODOWY poszukuje posady na prywatny lub firmowy wóz. Ukończył szkołę Froma. Również chętnie przyjmie posadę biurową — wykształcenie wyższe.

Łaskawe oferty: *Czesław Niedzielski*, Warszawa, Koszykowa 5 m. 35a.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu“: kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna“, Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205 - 80. Wydawca: „A U T O L O T“ Sp. o. o.